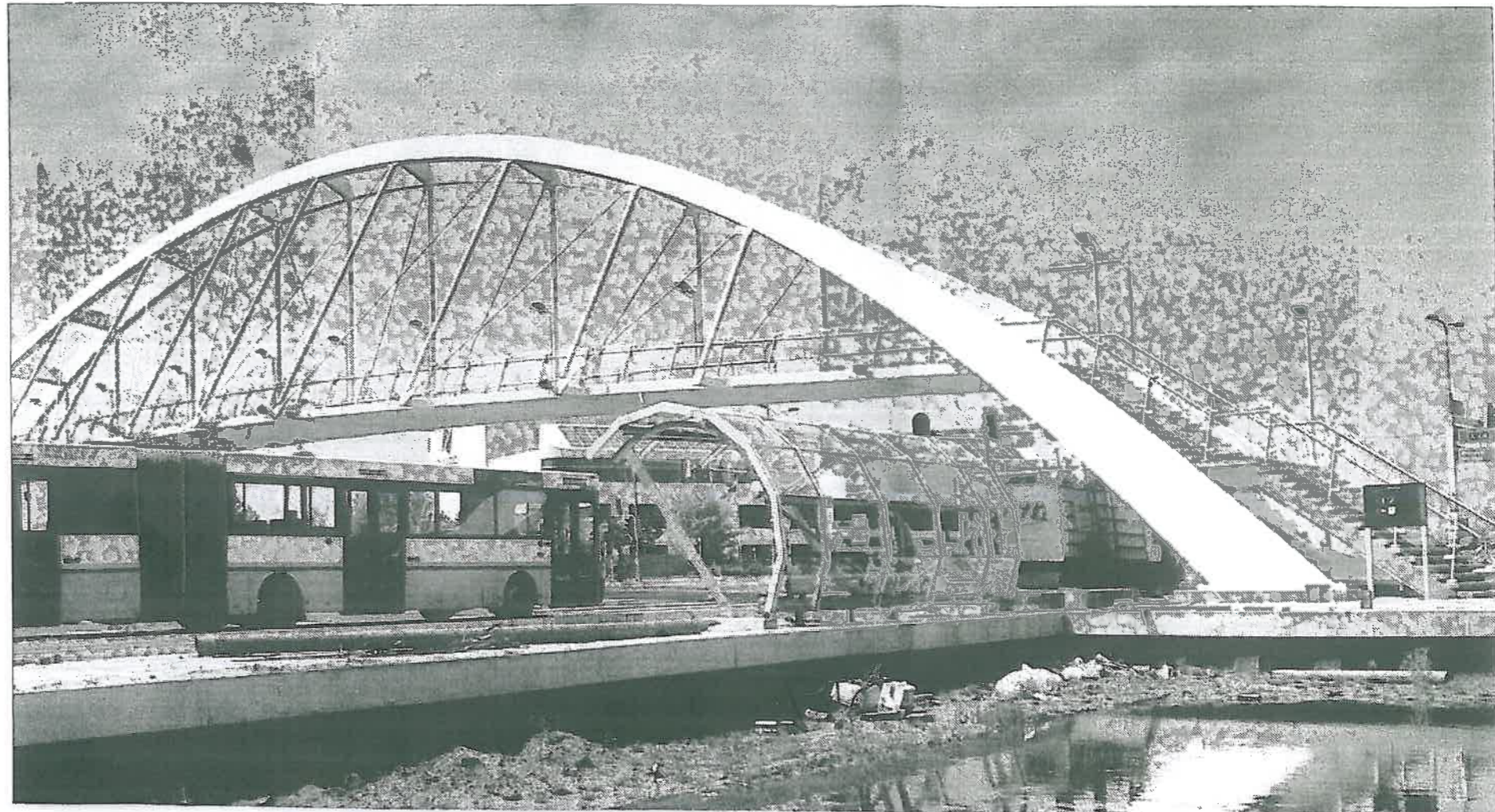


Samen mobiliteit substantieel verbeteren

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft onlangs het advies Bewust Mobiel, Beter Bereikbaar uitgebracht. Eén van de onderwerpen in het advies die tot nu minder aandacht heeft gekregen is het belang van samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven. De Raad verwacht dat deze samenwerking tot een substantiële bijdrage aan de verbetering van mobiliteit en bereikbaarheid kan leiden.

Steeds meer Nederlanders ondervinden dagelijks last van verkeers- en vervoersprobleem als zij met de auto of het openbaar vervoer op weg gaan, bijvoorbeeld naar hun werk of naar school. Aangezien het merendeel van de verplaatsingen niet meer bedraagt dan zo'n 30 kilometer, spelen de problemen van mobiliteit en bereikbaarheid zich vooral af op regionaal niveau, met name in en rond de stedelijke gebieden. Dit is echter niet alleen een probleem van provincies en gemeenten. Immers, ook in het regionaal vervoer



wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de nationale infrastructuur: rijkswegennet en landelijk spoorwegnet.

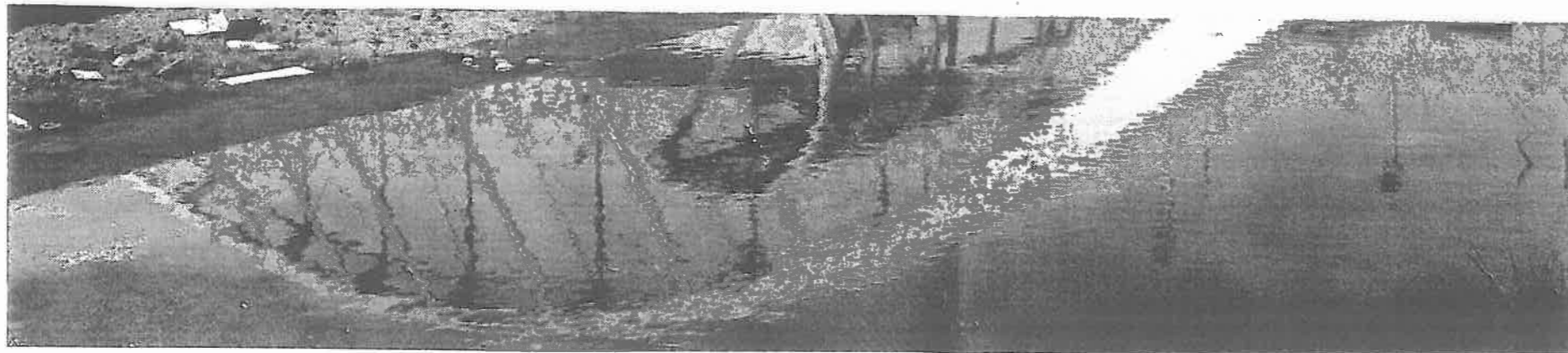
Zwaardere invulling pps

Als eerste stap naar verbetering van de bereikbaarheid moet dan ook een nadere samenwerking komen tussen de verschillende publieke partijen, alsmede een herverdeling van taken over die partijen. Met andere woorden: een zwaardere invulling van publiek-publieke samenwerking.

Publiek-publieke samenwerking in de regio betreft uiteraard samenwerking tussen gemeenten, gemeenten en kaderwetgebieden en provincie of zelfs tussen provincies. We hechten echter vooral ook aan samenwerking tussen deze partijen en het Rijk. Om te voorkomen dat de discussies zich richten op structuren in plaats van op de werkelijke problemen, wil de Raad geen blauwdruk geven voor de vorm van de samenwerking. Iedere regio kan hiervoor zelf de beste oplossing vinden. Als overheden al vergaand samenwerken, zoals bij de Zuidvleugel van de Randstad en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), dan is een snelle start mogelijk. In andere regio's zal meer tijd nodig zijn om de samenwerking van de grond te krijgen. Een belangrijk doel van de samenwerking is te komen tot een optimale benutting van de totale capaciteit van de aanwezige netwerken in de regio. Op basis van zakelijke argumenten moeten keuzen over de verdeling en aansturing van de verkeersstromen worden gemaakt. Beginnen op operationeel niveau met verkeersmanagement, informatievoorziening en kleine investeringen zien wij als een goede basis om tot resultaten te komen.

Innovatief aanbesteden

Nadat de samenwerking van de verschillende overheden van de grond is gekomen, is het wenselijk dat bedrijfsleven en maatschappelijke



Bij het Leidse Transferium 't Schouw hebben vervoersbedrijf ZWN en McDonald's de parkeerplaatsen, toiletten en telefooncellen aangelegd.

Foto: Ton Borsboom

lijke organisaties eveneens participeren. Met andere woorden: er dient een verschuiving plaats te vinden van publiek-publieke samenwerking naar publiek-private samenwerking. De private sector heeft immers een groot belang bij goede bereikbaarheid. Burgers kunnen bij het beleid en de uitvoering daarvan worden betrokken, bijvoorbeeld door middel van representatieve publiek-panels. Op deze wijze komt het mobiliteitsbeleid dicht bij de burgers en het bedrijfsleven.

De mogelijkheden voor volledige marktwerking bij het wegverkeer en het openbaar vervoer zijn beperkt: de mobiliteitsmarkt bestaat niet. Dit betekent echter niet dat bij infrastructuur en verkeersdiensten helemaal geen private inbreng mogelijk is. Immers, de overheid is weliswaar beheerder en eigenaar van de infrastructuur, maar de feitelijke aanleg vindt plaats door private partijen na aanbesteding door de overheid. We adviseren verder te gaan dan dit en veel meer gebruik te maken van de mogelijkheden van het nog weinig toegepaste 'innovatief aanbesteden'. De overheid besteedt daarbij niet alleen de feitelijke aanleg maar tevens het ontwerp, de financiering, het beheer en het onderhoud aan. Marktpartijen zijn zo in staat een optimum te zoeken tussen ontwerp, bouw en onderhoud. Zo kan men, bijvoorbeeld

door een ander ontwerp of door betere bouwmethoden, besparen op de steeds weerkerende onderhoudskosten. De overheid houdt een sterke regie om publieke belangen te borgen. De voorwaarden worden geregeld in concessies en contracten. De overheid kan daarnaast - onder voorwaarden - het verkeersmanagement

keersdiensten en aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur. Deze vormen van aanbesteding bieden (naast concurrentie tussen de verschillende aanbieders bij de aanbesteding) de mogelijkheid prikkels in te bouwen voor betere dienstverlening aan de gebruiker. Zo kan een bedrijf dat het verkeersmanagement in een bepaald

gebied heeft verworven, extra worden beloond indien de doorstroming uitkomt boven een in de concessievoorwaarden vastgelegd basisoniveau, dus minder en kortere files. Bij het niet voldoen aan de afgesproken norm is er uiteraard een korting.

Bedrijfsleven aanspreken
Naast uitbesteding van taken en activiteiten door de overheid, is er een tweede vorm van publiek-private samenwerking waar de Raad aandacht voor vraagt. Dit betreft de zorg voor goede locatiebereikbaarheid. Door de groei van de mobiliteit is de bereikbaarheid van veel bedrijven in de afgelopen jaren verslechterd. Nu zijn zij geneigd dat vooral als een probleem van de overheid te zien. Niets is echter minder waar. Bedrijven ge-

nereren personen- en goederenverkeer en dragen daarmee bij aan de congestie. Zij moeten daarom verantwoordelijkheid nemen voor hun eigen locatiebereikbaarheid. Een relatief gezien gering aantal bedrijven doet dat ook. Het zijn er echter nog veel te weinig. We zijn er dan ook voorstander van dat bedrijven en andere

Wie durft?

werkorganisaties meer verantwoordelijkheid krijgen voor de locatiebereikbaarheid. Een voorbeeld hierbij is de aanleg en exploitatie van overstappunten. Deze lenen zich bijzonder goed voor publiek-private samenwerking door de combinatie van vervoersinfrastructuur en vastgoedontwikkeling. Hierin hebben bijvoorbeeld ondernemers in een stadscentrum een verantwoordelijkheid. Door het overstappunt zijn zij immers beter en voor meer klanten bereikbaar en kunnen zij meer omzet genereren. Het kan voor hen derhalve aantrekkelijk zijn om in het overstappunt en de aansluitende openbaarvervoerverbinding te investeren. Daarnaast is het ook hier nuttig om gebruik te maken van expertise in de markt, zoals de ANWB die bijvoorbeeld heeft opgebouwd met de P+R-formule. Daarbij is het van groot belang vervoermanagement en innovatieve oplossingen voor het verbeteren van de locatiebereikbaarheid met kracht te bevorderen. Een vrijblijvende aanpak

Mr. F. de Zeeuw, voorzitter en dr. R. Demkes, secretariaat Raad voor Verkeer en Waterstaat in Den Haag

Maak gebruik van expertise ANWB

uitbesteden aan private partijen. Voordelen van uitbesteden van aanleg en beheer van infrastructuur en verkeersmanagement zijn een optimaal gebruik van de creativiteit, organisatietalent en gevoeligheid voor financiële prikkels van het bedrijfsleven en (periodieke) concurrentie bij de aanbesteding. Dit aanbesteden van onderhoud, beheer en verkeersmanagement zal vooral op regionaal niveau moeten plaatsvinden. Het is te hopen dat de politieke conclusies uit de bouwfraude-enquête er niet toe leiden dat wij in ons land een star, semi-Duits aanbestedingsstelsel krijgen dat alle creativiteit dooddrukt. In feite is er weinig verschil tussen het in concessie aanbesteden van vervoersdiensten bij bus en spoor en het aanbesteden van ver-

keersdiensten en aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur. Deze vormen van aanbesteding bieden (naast concurrentie tussen de verschillende aanbieders bij de aanbesteding) de mogelijkheid prikkels in te bouwen voor betere dienstverlening aan de gebruiker. Zo kan een bedrijf dat het verkeersmanagement in een bepaald gebied heeft verworven, extra worden beloond indien de doorstroming uitkomt boven een in de concessievoorwaarden vastgelegd basisoniveau, dus minder en kortere files. Bij het niet voldoen aan de afgesproken norm is er uiteraard een korting.

Bedrijfsleven aanspreken
Naast uitbesteding van taken en activiteiten door de overheid, is er een tweede vorm van publiek-private samenwerking waar de Raad aandacht voor vraagt. Dit betreft de zorg voor goede locatiebereikbaarheid. Door de groei van de mobiliteit is de bereikbaarheid van veel bedrijven in de afgelopen jaren verslechterd. Nu zijn zij geneigd dat vooral als een probleem van de overheid te zien. Niets is echter minder waar. Bedrijven ge-

blijkt niet te werken. Tussen overheid en bedrijfsleven dienen prestatiecontracten te worden afgesloten: de overheid zorgt voor voorzieningen om de bedrijven bereikbaar te houden, bedrijven stellen daar tegenover dat zij actief doen aan vervoermanagement.

Wie durft?

Hoewel samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid vaak moeizaam is door verschillende belangen en verschillende verwachtingen over elkaar, zijn er verschillende aanknopingspunten om aan de mobiliteitsvraag en het bereikbaarheidsprobleem tegemoet te komen. De Raad ziet vele overeenkomstige belangen tussen bedrijfsleven en overheid die er voor pleiten een mobiliteitscoalitie aan te gaan. De vraag is: wie durft?

Mr. F. de Zeeuw, voorzitter en dr. R. Demkes, secretariaat Raad voor Verkeer en Waterstaat in Den Haag